



No. 11-1
近畿地方整備局
事業評価監視委員会
平成26年度第3回

近畿自動車道紀勢線
(田辺～すさみ)

【再評価】

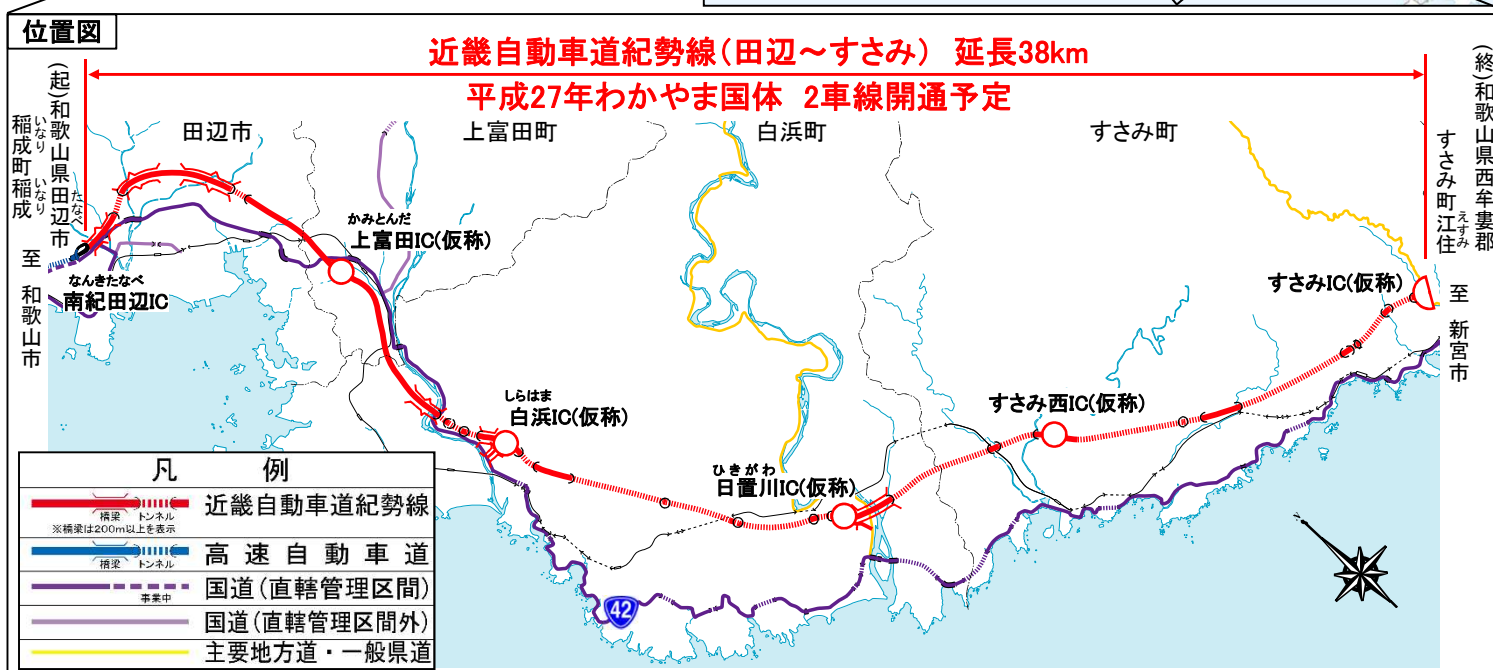
平成26年11月
近畿地方整備局

目次

1. 事業の概要
2. 事業の必要性等に関する視点
 - 1) 事業を巡る社会経済情勢等の変化
 - 2) 事業の整備効果
 - 3) 事業の投資効果
 - 4) 地域における計画等
3. 事業の進捗の見込みの視点
4. コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点
5. 関係自治体の意見
6. 対応方針(原案)

事業全体図

近畿自動車道紀勢線は、大阪府松原市を起点に三重県多気郡多気町に至る延長約340kmの国土開発幹線自動車道であり、紀伊半島の各都市と国土軸を結び災害時の交通を確保するほか、輸送時間の短縮や国道42号の混雑緩和を図り、地域相互の振興と発展に資することを目的とする道路です。



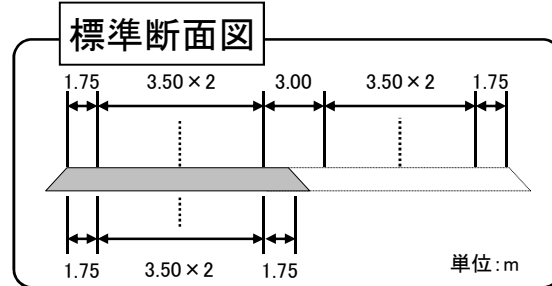
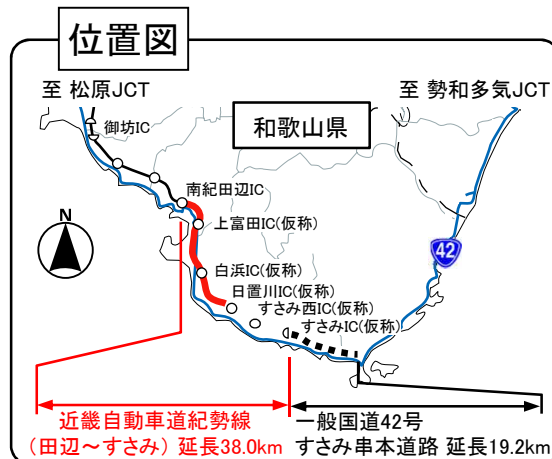
1. 事業の概要

事業の目的

- 災害時の交通確保
- 地域間の連携強化

事業の概要、進捗状況

区間	(起)和歌山県田辺市稲成町稲成 (終)和歌山県西牟婁郡すさみ町江住
道路延長	38km
構造規格	第1種第3級
設計速度	80 km/h
車線数	2車線
標準幅員	20.5m
計画交通量	10,800台/日
全体事業費	2,177億円
事業化	平成10年度
都市計画決定	平成8年11月 (南紀田辺IC~白浜IC) 平成11年12月 (白浜IC~すさみIC)
用地着手	平成17年度
工事着手	平成17年度
供用延長	—
事業進捗率	65% (平成26年3月末)
用地取得率	99% (面積ベース、同上)



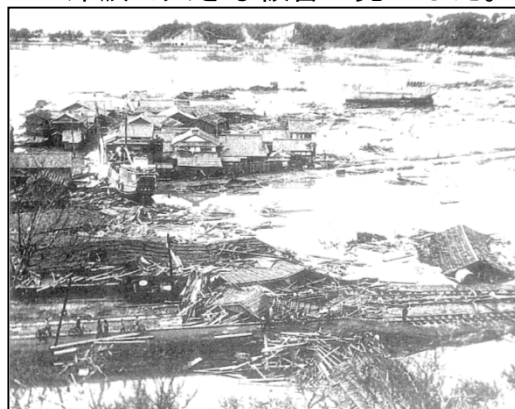
2. 事業の必要性等に関する視点

1) 事業を巡る社会経済情勢等の変化(南海トラフ巨大地震による想定被害)

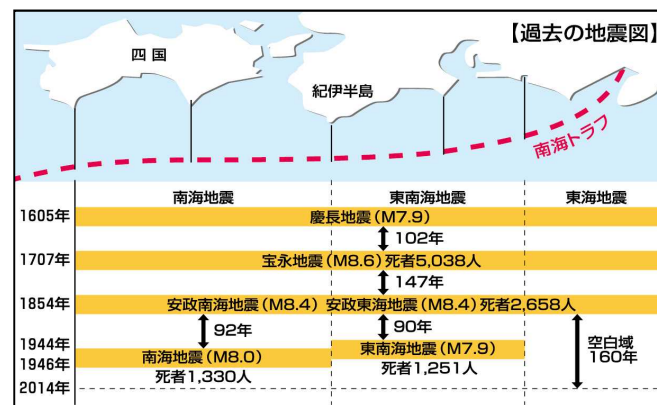
- 南海トラフ巨大地震が今後30年以内に発生する確率は70%程度。
- 沿岸部を通過する一般国道42号(紀勢線平行区間:約50km)のうち、1/3にあたる約14kmで津波浸水による橋梁流出や路面崩壊などの道路被災が発生する恐れがあり、地域の寸断が懸念。

●過去に紀勢線周辺で発生した地震と被災状況

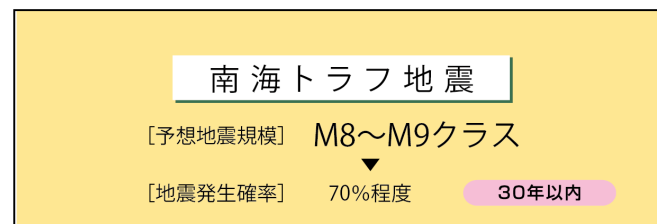
▼昭和21年に発生した地震による津波で大きな被害が発生した。



(出典：田辺市教育委員会)



▼南海トラフ地震の予想規模と発生確率



(資料：文部科学省 地震調査研究推進本部 発表資料 平成26年1月)

●津波による浸水予測図



(資料：南海トラフの巨大地震による浸水想定 和歌山県 平成25年3月
：紀南河川国道事務所調査 平成25年3月)

2. 事業の必要性等に関する視点

1) 事業を巡る社会経済情勢等の変化(台風などの自然災害による影響)

- 温暖化の影響とされている台風の巨大化や集中豪雨により、法面崩落や越波による通行止めがこれまで以上に発生し地域が寸断される危険性が高まっている。紀伊半島南部の沿岸部を結ぶ幹線道路は、国道42号1本しかなく、被災により孤立地域の発生が懸念。
- 本路線の現道区間である一般国道42号(約50km)では、越波、大雨及び土砂崩落による通行規制を過去10年間で49回実施。(全面通行止めは9回)

くちわぶか
▼すさみ町口和深地区での 台風に伴う越波の状況

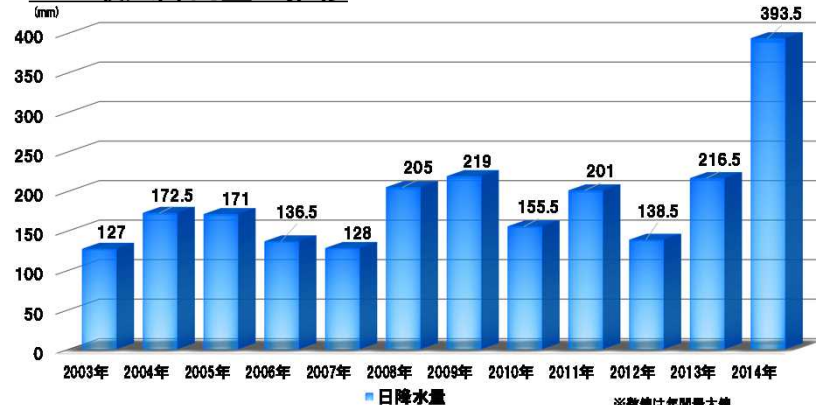


(H16. 10. 20撮影)



(H23. 9. 3撮影)

●日最大降雨量の推移



●過去10年間の全面通行止回数

(H16年度～H25年度)

番号	実施日	規制区間	規制原因	規制時間
①	H16.10.20	すさみ町周参見	越波	1:10
②	H21.08.09	白浜町十九洲	倒木	3:03
③	H21.10.08	すさみ町江住	越波	3:20
④	H23.03.11	新宮市～上富田町	津波	23:30
⑤	H23.07.20	白浜町志原～白浜町富田	規制雨量	16:50
⑥	H23.09.03	白浜町志原～白浜町富田	規制雨量	54:50
⑦	H24.06.19	すさみ町口和深	越波	9:25
⑧	H24.09.30	すさみ町江住	越波	2:00
⑨	H25.09.16	すさみ町見老津～すさみ町周参見	規制雨量	5:25
合計				119:33



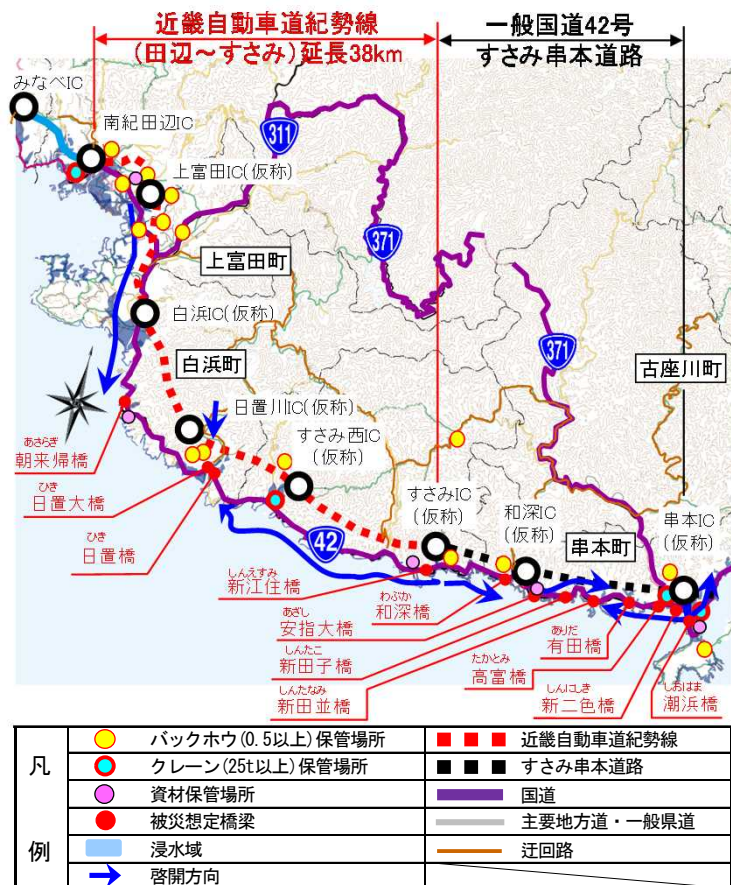
▲観測史上最大雨量を伝える記事 (H26. 8. 4 紀伊民報 3面)

2. 事業の必要性等に関する視点

2) 事業の整備効果(災害時の円滑な交通確保)

- 国道42号の通行止時には狭隘かつ急峻な山間部を迂回する必要があり、復旧支援に影響。
- 紀勢線の計画高は浸水区域より高く、ほぼ全線で最大津波高を上回っており、南海トラフ地震等による被災時には、インターチェンジを介して被災地へ緊急車両及び緊急物資などの迅速な輸送ができ、円滑に被災地を支援することが可能となり、迅速な道路啓開が期待。
- 避難路の設置など道路法面や敷地の有効活用で、緊急避難による被害の軽減が期待。

●道路啓開の展開イメージ

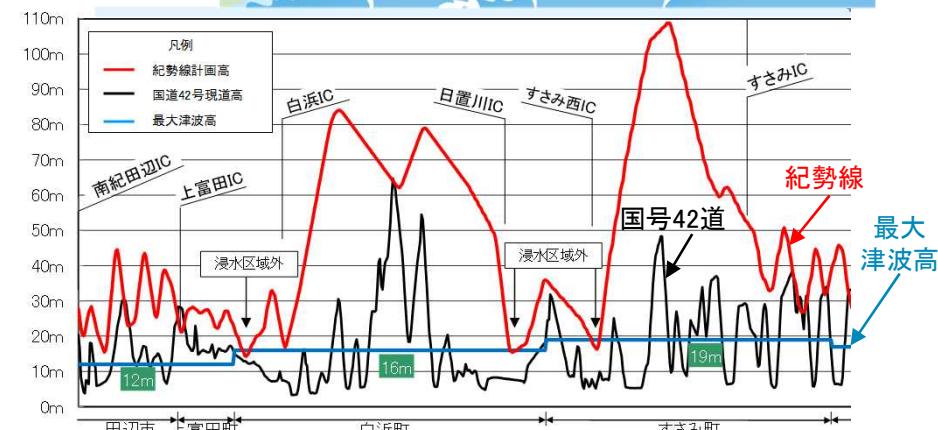


(資料：南海トラフの巨大地震による浸水想定 和歌山県 平成25年3月、紀南河川国道事務所調査 平成25年3月)

●避難路の整備イメージ



避難路設置事例
(那智勝浦道路)



(資料：南海トラフの巨大地震による浸水想定 和歌山県 平成25年3月、紀南河川国道事務所調査 平成26年8月)

2. 事業の必要性等に関する視点

2) 事業の整備効果(地域間の連携強化)

- 田辺市役所と串本町役場間で約30分の時間短縮が見込まれ、地域間の連携強化が期待。
- 第三次医療施設である南和歌山医療センター、南紀白浜空港など公共インフラへのアクセス性が高まり、地域の利便性向上が期待。
- 交通の転換に伴う分散により、渋滞や混雑が緩和され地域住民や観光客の利便性向上が期待。

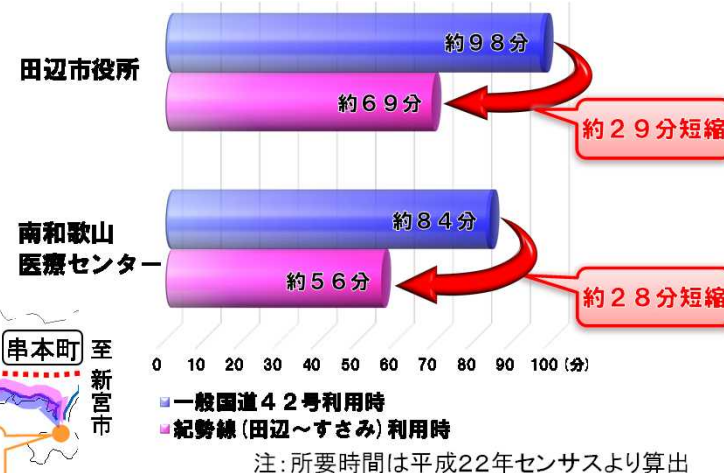


▲南和歌山医療センター
(和歌山県南部では唯一の第三次救急医療施設)

●白浜、上富田地域の渋滞・混雑緩和効果



●串本町からのアクセス性改善効果



→ 近畿自動車道紀勢線(田辺～すさみ)他を利用
→ 一般国道42号他を利用

2. 事業の必要性等に関する視点

3) 事業の投資効果

■ 便益 (B)

費用便益分析マニュアルに基づき、現時点における知見により、十分な精度で計測が可能でかつ金銭表現が可能である「走行時間短縮」、「走行経費減少」、「交通事故減少」について、道路整備の有無それぞれについて推計し算出。

■ 費用 (C)

道路整備に係る建設費、及び維持管理費で算出。

■ 事業全体

便益 (B)	走行時間短縮便益	走行経費減少便益	交通事故減少便益	総便益	費用便益比 (B/C)
	1,962億円	271億円	118億円	2,351億円	
費用 (C)	事業費		維持管理費	総費用	
	2,145億円		150億円	2,295億円	

■ 算出条件等

基準年 : 平成26年度
 検討期間 : 50年間
 現在価値算出のための社会的割引率 : 4 %
 交通量の推計時点 : 平成42年度
 推計に用いた資料 : 平成17年度 道路交通センサス

適用した費用便益分析

マニュアル : 平成20年11月版

事業費 : 2177億円
 維持管理費 : 20百万円/km
 作成主体 : 近畿地方整備局

■ 残事業

便益 (B)	走行時間短縮便益	走行経費減少便益	交通事故減少便益	総便益	費用便益比 (B/C)
	1,962億円	271億円	118億円	2,351億円	
費用 (C)	事業費		維持管理費	総費用	
	507億円		150億円	657億円	

※1 便益・費用については、現在価値化した値である

※2 便益・費用については整数値としており、合計値は表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある

※3 残事業については、基準年の翌年度以降の残事業費及び翌年度以降の供用により発生する便益で算出している

2. 事業の必要性等に関する視点

4) 地域における計画等

■地域における計画

近畿自動車道紀勢線(田辺～すさみ)は、下記の計画に位置付けられています。

- ◆和歌山県都市計画マスタープラン(平成16年5月告示)
- ◆田辺市都市計画マスタープラン(平成22年3月告示)

■これまでの経緯

◆昭和54年1月 高速自動車道紀南延長促進協議会を設立

- ・構成メンバー 和歌山県知事、和歌山県副知事、和歌山県議会議長、沿線自治体首長、沿線自治体議長、和歌山県商工会連合会会長などにより構成。

(最近の動向)

- ・平成26年1月に「近畿自動車道紀勢線「田辺～すさみ間」の平成27年国体開催までの完成」を含む要望を受ける。

◆平成8年4月 高速道路田辺・西牟婁整備促進協議会を設立

- ・構成メンバー 田辺市、白浜町、上富田町、すさみ町の各首長及び議長

(最近の動向)

- ・平成20年7月に「新直轄区間である田辺市～すさみ町間の早期整備及び事業進捗を図られたい」を含む決議を受ける。

3. 事業進捗の見込みの視点

1) 事業の進捗状況

平成26年度事業内容

- ・現在、改良工事、橋梁工事、トンネル工事を実施しています。

進捗状況

- ・平成25年度末までの進捗は、用地進捗率約99%（面積ベース）、事業進捗率約65%（事業費ベース）です。

事業進捗上の課題

- ・法面の崩落やトンネル補強工の追加等により、全体事業費の増額が必要。
- ・工程に影響する課題はなく順調に進捗。

2) 今後の事業スケジュール等

- ・平成27年9月のわかやま国体までに2車線で開通する予定です。



3. 事業進捗の見込みの視点

■ 事業費の増加要因

- 地質調査結果等に基づき設計・施工したが、突発的な法面崩落対策等の追加による増
- 関係機関や地元自治会との協議の中で利用者の安全確保のため運搬経路等見直しによる増
- 上記のように、想定困難な事象が生じたことにより、全体事業費 1,968 億円に対し、268 億円の事業費増(約 1.4%増)

内容	金額	変更概要
トンネル工事の補助工法等追加	19億円	・当該地域は地層が入り組む四万十帯に属しており、施工時における岩判定等にて事前予測できない複雑な岩質が確認された結果、地山等級の見直しを余儀なくされたことによる支保パターンの変更
	45億円	・地質調査等では事前予測できない突発的に発生した崩落等に対応するため補助工法を追加
切土工事の崩落対策・法面勾配の変更等	104億円	・事前調査では分からなかった地山の風化等が施工時に確認されたことから、法面勾配の変更や崩落への対策として必要な補強対策を追加
橋梁下部工法の見直し	24億円	・施工時に設計時点では対応できない掘削面崩落や巨石等の出現により工法を変更
道路利用者の安全確保対策に関する追加	38億円	・道路利用者の安全確保対策として当初設定した運搬ルートと異なる運搬ルートに変更 ・県、市と調整した結果、実際に確保出来た土捨場が田辺・上富田町域に偏っていたため、発生土の多い白浜・すさみ町域からの運搬距離が増加
	38億円	・関係機関と調整した結果、進入路付近の渋滞・事故対策として現道活用を含めた工事用道路を追加
合計	268億円	

3. 事業進捗の見込みの視点

①法面等の崩落対策を追加したことによる増

- 掘削中に崩落した法面崩落箇所等へ補強工、法面保護工の追加が生じた。
- トンネル掘削時の崩落への補強対策、補助工法の追加が生じた。



●法面崩落対策

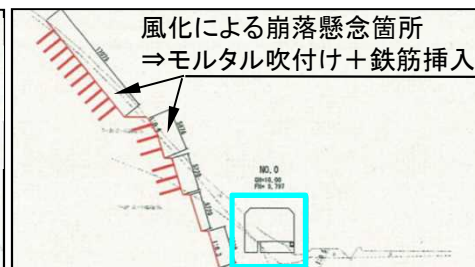
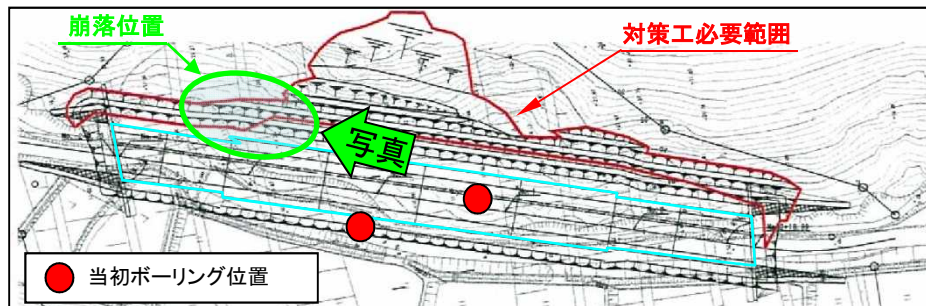
芝山地区

- ・芝山地区で、風化及び豪雨により法面が崩落。
- ・モルタル吹付＋鉄筋挿入で対策。

<法面崩落状況写真>



<対策例:モルタル吹付け＋鉄筋挿入>



●トンネル崩落対策

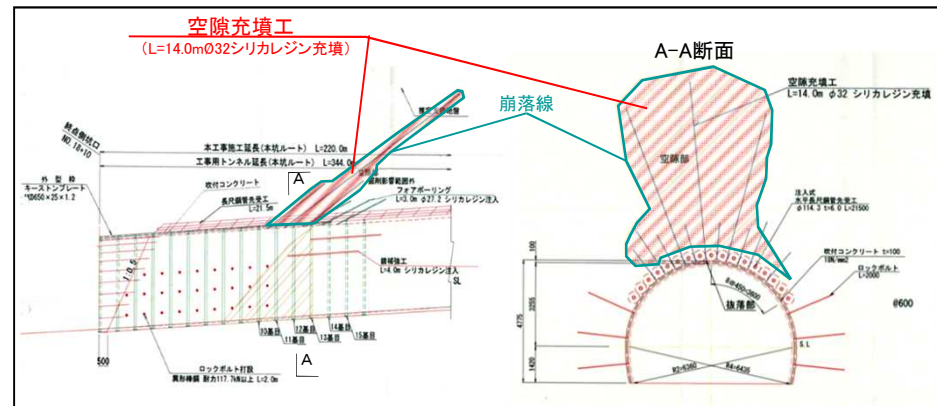
大古地区

- ・大古地区進入路トンネルで切り羽上方に亀裂が入り崩落。
- ・シリカレジンを空隙を充填、補強。

<トンネル内崩落状況写真>



<対策例:シリカレジン充填>

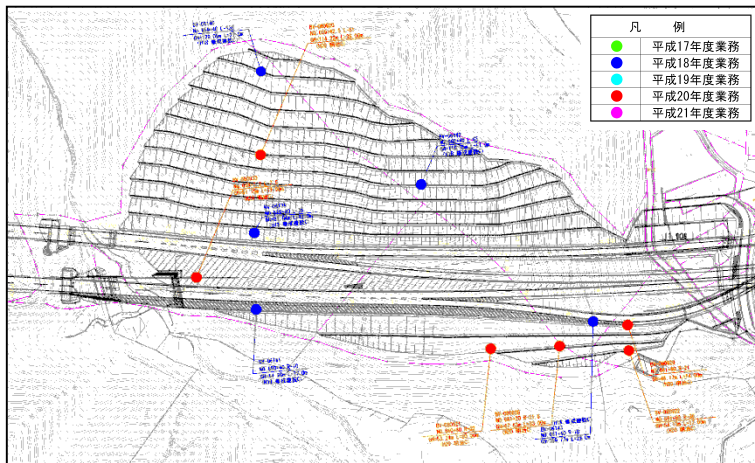


3. 事業進捗の見込みの視点

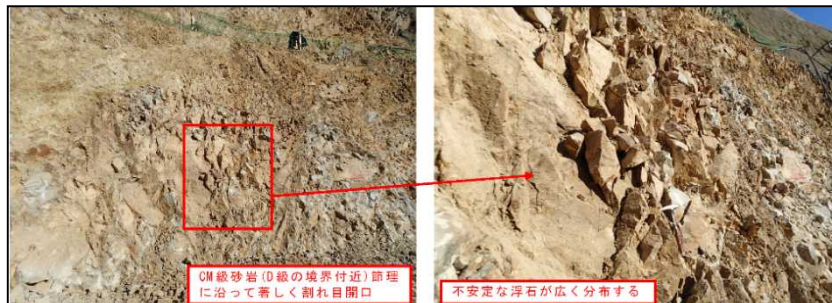
②長大法面工における挙動観測の実施、法面形状の変更による増

- 当初設計では法面勾配について標準値を用いて設計を実施した。当該箇所は13段切土(最大90m)の長大法面のため、パイロット道路掘削時の地山の状況を踏まえ、委員会にて検証した。
- 法面勾配については現状のままでは危険であり、勾配を緩くした方が良いとの見解が出たことで、法面形状を変更した。
- あわせて、施工中の安全を確保するため、法面の挙動観測を継続して実施している。

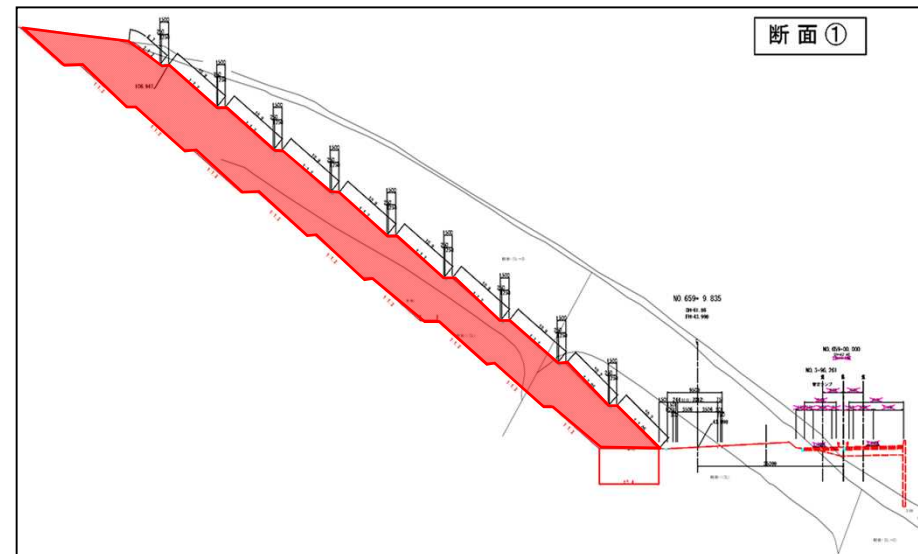
＜当初ボーリング位置＞



＜斜面の状況写真＞



＜法面工事の施工状況の変化＞



3. 事業進捗の見込みの視点

■ コスト縮減の取り組み

- 新技術の導入によりコストを縮減。
- 内装板の設置取りやめ、側溝の集約、既存設備の流用等の施工効率化によりコストを縮減。
- 舗装の変更、残土処分地の新規確保等の施工方法工夫によりコストを縮減。
- 上記により、当初設計より59億円のコストを縮減。

内容	金額	備考
新技術の導入	-2億円	・新技術(スリップフォーム工法)の活用により、連続鉄筋コンクリート舗装の効率が向上しコスト縮減
	-4億円	・新技術(スリップフォーム工法)の活用により、型枠設置手間が省けるなど工期短縮によるコスト縮減
	-21億円	・詳細設計時にコスト縮減の観点により分散支承から新技術である多点支承を採用
設計の効率化	-10億円	・基準に合致した照明設置等により照度精査を綿密に見直した結果、内装版なしで十分な安全性を確保出来ることから内装版の設置を取りやめ
	-7億円	・標準設計では両側側溝だったが、トンネル内を片勾配にすることで片側側溝に変更
	-4億円	・換気基準の見直し等により近畿管内で不要となったジェットファン14基を流用することで、新規作成費用を縮減
施工の工夫	-9億円	・当該地域の交通量等を勘案した上で経済性・維持管理を重視した結果、密粒舗装に変更
	-1億円	・路肩も本線同等の舗装構成で設計していたが、使用頻度等を考慮して路肩舗装を一層へと変更
	-1億円	・管内における線形改良事業や防災基地造成に流用することにより残土処分費・運搬費を削減
合計	-59億円	

3. 事業進捗の見込みの視点

①新技術の導入によるコスト削減

■スリップフォーム工法

トンネルコンクリート舗装、トンネル内側溝の施工に導入し、型枠工、施工厚の削減、工期短縮によりコストを削減。

■橋梁の支承構造変更

地域特性にあわせた橋梁の支承構造変更によりコストを削減



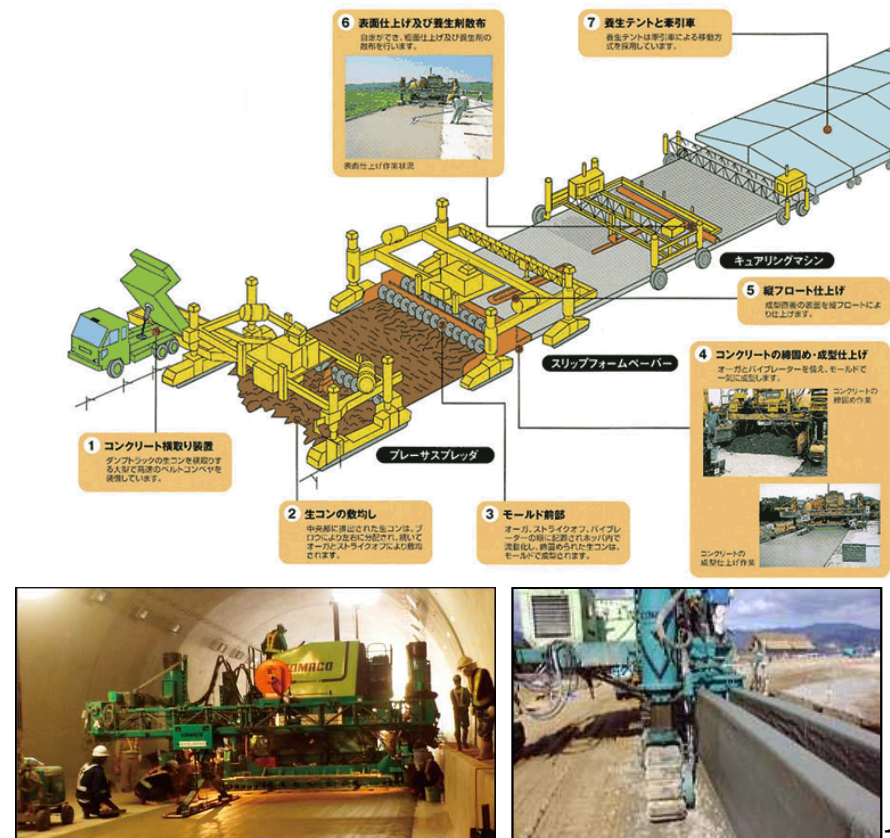
事業区間内のトンネル及び橋梁

●スリップフォーム工法の概要

副題	型枠不要のコンクリート連続打設工法	区分	工法
分類1	舗装工 - コンクリート舗装工 - その他		
分類2	付属施設 - 道路付属物工		
概要			
<p>①何について何をする技術なのか? ・締め装置と整形装置を備えた自走式施工機械を用い、連続的にコンクリート構造物を構築する工法である。 ・型枠を設置せずにコンクリートを所定の形状に締め・整形しながら成型装置を移動させて構築する工法である。</p> <p>②従来はどのような技術で対応していたのか? ・コンクリート舗装版を構築する場合には、型枠を使用しコンクリートを打設していた。 ・コンクリート構造物を構築する場合には、型枠を使用しコンクリートを打設あるいはコンクリート二次製品設置で対応していた。</p> <p>③公共工事のどこに適用できるのか? ・コンクリート舗装版、L型街渠、ロールドガッタ等の無筋構造物や円形水路、剛性防護欄等の鉄筋コンクリート構造物に適用できる。</p>			
①舗装系	<p>(皿型排水溝)</p> <p>(コンクリート舗装、鉄道路筋鉄筋コンクリート)</p>		
②水路、縁石系構造物	<p>(円形水路) (U型側溝) (縁石)</p> <p>(ロールドガッタ) (L型街渠)</p>		
③壁構造物系	<p>(剛性防護欄) (壁高欄) (立壁)</p>		
適用構造物の代表例			

出展)NETIS HPより抜粋

<スリップフォーム工法イメージ>



出展)NETIS HPより抜粋

3. 事業進捗の見込みの視点

②トンネル内装板の設置取りやめによるコスト縮減

■トンネル内装板の設置をとりやめることでコスト縮減を実施。

●トンネル内装板設置の考え方

7-1 内装

内装を行う場合は、その目的を十分考慮し、耐久性、耐蝕性、耐火性、施工性および維持管理の難易を考慮して設計するものとする。

【解説】

(1) 内装の目的

トンネル内装はトンネル内の環境を改善することを目的として設けられる。環境を改善するための要素としては見え方と騒音があるが、一般には見え方を主目的とすることが多い。

見え方を主体に考える内装は、壁面の反射率をあげ、照明効果の向上を図り、良好なトンネル内の視環境などをめざすものである。トンネルは排出ガスなどによって汚染しやすく、内装面の反射率の低下は避けられないため、定期的な内装面の清掃に十分留意することが大切である。

一方、内装はトンネル内外の騒音対策やトンネル内歩行者の安全性を考慮して設けることもある。このため、内装設計にあたっては、つぎに示す各項をどの程度考慮するかで設計の基本方針となる。

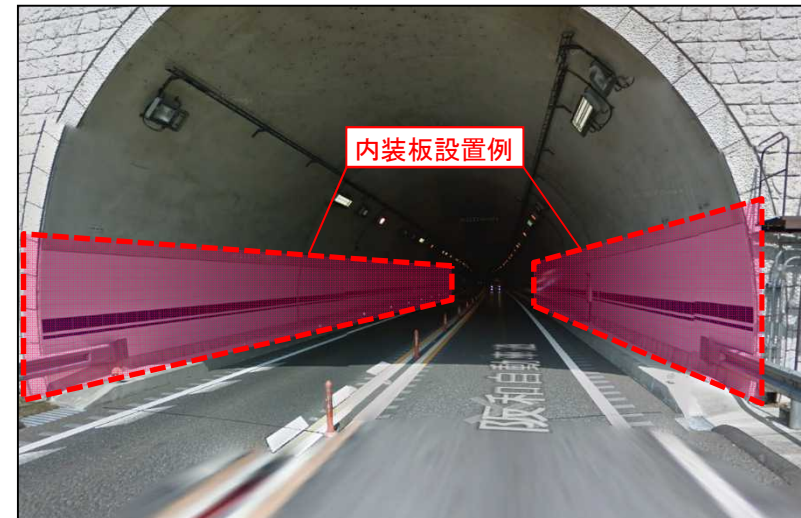
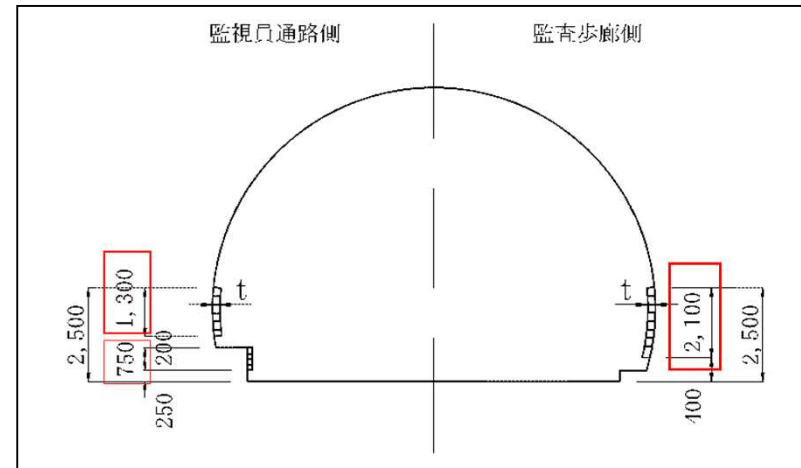
- ① 前方車両の視認性を向上し、適切な視環境を確保する。
- ② トンネル壁面の位置を運転者に容易に視認させることにより視線誘導効果を高める。
- ③ 覆工壁面の美観を整えることによって、走行環境・歩行者の快適性を向上させる。
- ④ 運転者からの歩行者に対する視認性を改善することによって、歩行者の安全性を高める。
- ⑤ 照明効果を向上し、トンネル内の視環境を高める。
- ⑥ トンネル内および坑口付近の道路騒音を吸収する。

出展)道路トンネル技術基準(構造編)・同解説 p151~152

- ・紀勢線(田辺~すさみ)に設置する内装工は、主に見え方を主目的とする。(騒音対策、歩行者安全ではない)
- ・各トンネルにおいて基準に合致した照明を設置し、視認性(照度)を確保する。
- ・トンネル区間が連続する箇所(標準値))の平面線形が良い。(R=875m以上を採用(>280m(標準値)))

紀勢線では照明効果の向上を図る必要性は高くない。

●トンネル内装板の設置状況



3. 事業進捗の見込みの視点

■ 全体事業費の増加

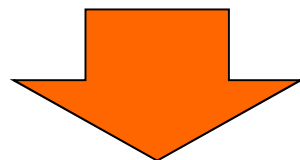
○59億円のコスト縮減を図ったものの、トンネルでの補助工法追加や切土法面対策により268億円の事業費増が生じたことで事業全体で209億円の増額が発生。

○全体事業費 1,968億円 ⇒ 2,177億円の増額（約11%増）

分類	事項	金額
トンネル工	トンネルの地山等級の見直し	19億円
	トンネルでの補助工法の採用	45億円
切土工	切土工事における掘削工法・法面勾配の変更、補助工法の追加等	104億円
橋梁工	橋梁下部工法の見直し	24億円
	安全確保対策	運搬距離の実勢距離にもとづく変更
新技術導入	進入路付近の渋滞・事故対策として工事用道路を追加	38億円
	コンクリート舗装でのスリップフォーム工法の活用	-2億円
	路側排水溝でのスリップフォーム工法の活用	-4億円
設計の効率化	橋梁支承構造での新技術の活用	-21億円
	トンネル内装版の取りやめ	-10億円
	トンネル内側溝の片側集約	-7億円
施工の工夫	ジェットファンの流用	-4億円
	舗装の変更	-9億円
	路肩舗装の一層化	-1億円
合計	管内での残土活用による残土処分地の確保	-1億円
		209億円

4. コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点

近畿自動車道紀勢線(田辺～すさみ)の計画は、一般国道42号の交通混雑の緩和や交通安全の確保、災害時の府県間の安定的な移動、周辺の土地利用状況等を勘案し選定された合理的な計画であり、周辺環境の保全を図っています。



今後も、技術の進展に伴う新技術・新工法の採用など、コスト縮減に努めながら引き続き事業を推進していきます。

5. 関係自治体の意見

■和歌山県知事

平成26年11月8日 県総第401号

近畿地方整備局事業評価監視委員会に諮る対応方針(原案)の作成に係る意見照会について(回答)

異常気象による災害や南海トラフの巨大地震などの大規模地震に備え、紀伊半島の海岸線を通る唯一の幹線道路である国道42号の代替え道路となる近畿自動車道紀勢線のミッシングリンク解消が急務であります。

当事業は平成26年4月に国土交通省から平成27年国体開催までの供用が示されており、全線で工事が推進され、一部では完了しているため、対応方針(原案)のとおり事業継続が妥当と考えます。

なお、事業実施にあたっては、より一層のコスト縮減等を図り、平成27年国体開催までに供用させるようお願いします。

6. 対応方針(原案)

1. 事業の必要性等に関する視点

- ・沿岸部の一般国道42号では津波浸水による橋梁流出や路面崩壊などの道路被災が発生する恐れがあり、また越波、大雨及び土砂崩落による全面通行止も過去10年に9回実施（通行止め時間120時間）している。
- ・本路線は、ほぼ全線で最大津波高を上回っており、南海トラフ地震等による被災時には被災地へ緊急車両及び緊急物資などの迅速な輸送ができ、円滑に被災地を支援することができる。
- ・本路線の整備に伴い、田辺市役所と串本町役場間の所要時間は、約30分の時間短縮が見込まれ、地域間の連携強化が期待されるほか、救急医療機関、空港等の公共インフラへのアクセスが向上するため、地域の利便性向上も期待される。
- ・費用便益比（B/C）は全事業で1.02。残事業費で3.6。

2. 事業進捗の見込みの視点

- ・現在、用地取得、改良工事、橋梁工事及びトンネル工事を推進。
- ・引き続き事業を推進し、平成27年「紀の国わかやま国体」までの供用を目指す。

近畿自動車道紀勢線(田辺～すさみ間)は、事業の必要性等に関する視点、事業の進捗の見込みの視点から、継続が妥当と判断できる。

引き続き、事業を推進し、早期の供用を目指すことが適切である。

事業継続



No. 11-2
近畿地方整備局
事業評価監視委員会
平成26年度第3回

きんきじどうしゃどうきせいせん
近畿自動車道紀勢線

たなべ
(田辺～すさみ)

【再評価】

平成26年11月
近畿地方整備局

様式 1 客観的評価指標による事業採択の前提条件、事業の効果や必要性の確認の状況

事業名	近畿自動車道紀勢線 田辺～すさみ
事業主体	近畿地方整備局

●事業採択の前提条件を確認するための指標

		指 標	指標チェックの根拠
前提条件	事業の効率性	<input checked="" type="checkbox"/> 便益が費用を上回っている	全事業：費用便益比 (B/C) = 1.0 (経済的純現在価値 (B-C) = 56億円、経済的内部収益率 (EIRR) = 4.1%) 残事業：費用便益比 (B/C) = 3.6 (経済的純現在価値 (B-C) = 1694億円、経済的内部収益率 (EIRR) = 21.4%)

●事業の効果や必要性を評価するための指標

政策目標	指 標 (対象となる指標のみ記載。効果が確認されるものは□を■に変更)	指標チェックの根拠
1. 活力 円滑な モビリティの 確保	<input checked="" type="checkbox"/> 並行区間等の年間渋滞損失時間 (人・時間) 及び削減率	区間a (費用便益分析対象区間) について 渋滞損失時間 (現況) : 78528万人・時間/年 渋滞損失削減時間 : 323万人・時間/年 (148926万人・時間/年 ⇒ 148603万人・時間/年) 区間b (当該区間/並行区間) について : 国道42号 国道311号 国道168号 並行区間等 (当該区間) の渋滞損失時間 : 339万人・時間/年 並行区間等 (当該区間) の渋滞損失削減率 : 7割削減
	<input type="checkbox"/> 並行区間等における混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善が期待される	
	<input checked="" type="checkbox"/> 並行区間等に、当該路線の整備により利便性の向上が期待できるバス路線が存在する又は新たなバス路線が期待できる	明光バス (紀伊田辺駅～江住駅)
	<input type="checkbox"/> 新幹線駅へのアクセス向上が見込まれる	
	<input checked="" type="checkbox"/> 第一種空港、第二種空港、第三種空港もしくは共用飛行場へのアクセス向上が見込まれる	すさみ町～南紀白浜空港 (所要時間 : 52分⇒27分)
物流効率化 の支援	<input type="checkbox"/> 特定重要港湾もしくは国際コンテナ航路の発着港湾へのアクセス向上が見込まれる	
	<input checked="" type="checkbox"/> 農林水産業を主体とする地域から大都市圏への農林水産品の流通の利便性向上が見込まれる	田辺市・みなべ町、主な出荷先 東京都・大阪府
都市の再生	<input type="checkbox"/> 都市再生プロジェクトを支援する事業である	
	<input type="checkbox"/> 三大都市圏の環状道路を形成する	
	<input type="checkbox"/> 市街地再開発、区画整理等の沿道まちづくりとの連携あり	

1. 活力	国土・地域ネットワークの構築	<ul style="list-style-type: none"> ■ 当該路線が新たに拠点都市間を高規格幹線道路で連絡するルートを構成する 	大阪府松原市～三重県多気郡多気町を結ぶ近畿自動車道紀勢線の一部を構成
		<ul style="list-style-type: none"> ■ 当該路線が隣接した日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する路線を構成する 	田辺市～新宮市
		<ul style="list-style-type: none"> ■ 日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が見込まれる 	田辺市～串本町（所要時間：98分→69分）
	個性ある地域の形成	<ul style="list-style-type: none"> ■ 拠点開発プロジェクト、地域連携プロジェクト、大規模イベントを支援する 	紀の国わかやま国民体育大会(2015年)
		<ul style="list-style-type: none"> ■ IC等からのアクセスが向上する主要な観光地が存在する 	白浜温泉、龍神温泉、中辺路、串本等（年間観光客入込数：6,920千人/年 H25年）
		<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> 新規整備の公共公益施設へ直結する道路である 	
2. 暮らし	安全で安心できるくらしの確保	<ul style="list-style-type: none"> ■ 三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる 	串本町～南和歌山医療センター（所要時間：84分→56分）
3. 安全	安全な生活環境の確保	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> 並行区間等に死傷事故率が500件/徳台キロ以上である区間が存在する場合において、交通量の減少により当該区間の安全性の向上が期待できる 	
		<ul style="list-style-type: none"> ■ 対象区間が、都道府県地域防災計画、緊急輸送道路ネットワーク計画又は地震対策緊急整備事業計画に位置づけがある、又は地震防災緊急事業五ヶ年計画に位置づけのある路線（以下「緊急輸送道路」という）として位置づけあり 	緊急輸送道路ネットワーク計画（第1次緊急輸送道路）
	<ul style="list-style-type: none"> ■ 緊急輸送道路が通行止になった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する 	国道42号（田辺市～すさみ町）	
	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> 並行する高速ネットワークの代替路線として機能する 		
	<ul style="list-style-type: none"> ■ 並行区間等の事前通行規制区間、特殊通行規制区間又は冬期交通障害区間の代替路線を形成する 	事前通行規制区間 国道42号白浜町日置（延長11.5km）、国道42号すさみ町周参見（延長9.6km）	
4. 環境	地球環境の保全	<ul style="list-style-type: none"> ● 対象道路の整備により削減される自動車からのCO2排出量 	CO2排出削減量：11236.18t-CO2/年
	生活環境の改善・保全	<ul style="list-style-type: none"> ● 並行区間等における自動車からのNO2排出削減率 	（推計結果） 評価対象区間（現道／平行区間等）：国道42号 国道311号 国道168号 排出削減量：120.15t/年、排出削減率：6割削減 （バイパス事業の場合）バイパス等についてNOx排出増加量：69.55t/年
		<ul style="list-style-type: none"> ● 並行区間等における自動車からのSPM排出削減率 	（推計結果） 評価対象区間（現道／平行区間等）：国道42号 国道311号 国道168号 排出削減量：6.89t/年、排出削減率：6割削減 （バイパス事業の場合）バイパス等についてSPM排出増加量：3.33t/年
		<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> 並行区間等で騒音レベルが夜間要請限度を超過している区間について、新たに要請限度を下回ることが期待される区間がある 	
		<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> その他、環境や景観上の効果が期待される 	
5. その他	他のプロジェクトとの関係	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> 他機関との連携プログラムに位置づけられている 	
	その他	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> その他、対象地域や事業に固有の事情等、以上の項目に属さない効果が期待される 	

(再評価)

様式-2

費用便益分析の結果

路線名	事業名	延長	事業種別	現拡・BP・その他の別
近畿自動車道 紀勢線	田辺～すさみ	L=38km	高規格	BP

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
10,800	2車線	近畿地方整備局

① 費用

	事業費	維持管理費	合計
基準年	平成26年度		
単純合計	2,057億円	362億円	2,419億円
うち残事業分	529億円	362億円	891億円
基準年における 現在価値 (C)	2,145億円	150億円	2,295億円
うち残事業分	507億円	150億円	657億円

② 便益

	走行時間 短縮便益	走行経費 減少便益	交通事故 減少便益	合計
基準年	平成26年度			
供用年	平成28年度			
単年便益 (初年便益)	106億円	15億円	6.4億円	127億円
基準年における 現在価値 (B)	1,962億円	271億円	118億円	2,351億円
うち残事業分	1,962億円	271億円	118億円	2,351億円

注) 「供用年」は、便益算定上の仮定の供用年である。

③ 結果

費用便益比（事業全体）	1.02
経済的純現在価値（事業全体）	56億円
経済的内部収益率（事業全体）	4.1%
費用便益比（残事業）	3.6
経済的純現在価値（残事業）	1,694億円
経済的内部収益率（残事業）	21.4%

注）費用及び便益の合計は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。

④ 感度分析

【事業全体】

	基準値	変動ケース	費用便益比（B/C）
交通量 （全事業）	10,800台/日	±10%	0.8~1.2
事業費 （全事業）	529億円	±10%	1.0~1.0
事業期間 （全事業）	1年	±20%	1.0~1.0

【残事業】

	基準値	変動ケース	費用便益比（B/C）
交通量 （残事業）	10,800台/日	±10%	2.9~4.3
事業費 （残事業）	529億円	±10%	3.3~3.9
事業期間 （残事業）	1年	±20%	3.6~3.6

交通状況の変化

様式-3①

事業名：田辺～すさみ（事業全体）

（推計時点 H42年）

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 (38.0km)	交通量 ^{※1}	[台/日]	0	9,200	
	走行時間 ^{※2}	[分]	0	33	
	走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]	0.00	57.08	
②主な周辺道路 ^{※4}	国道42号 (48.0km)	交通量	[台/日]	11,400	5,000
		走行時間	[分]	89	72
		走行時間費用	[億円/年]	181.91	60.04
	国道311号 (50.0km)	交通量	[台/日]	4,500	3,000
		走行時間	[分]	75	71
		走行時間費用	[億円/年]	62.53	37.79
	国道168号 (32.8km)	交通量	[台/日]	7,500	5,500
		走行時間	[分]	47	42
		走行時間費用	[億円/年]	71.72	46.74
		交通量	[台/日]	0	0
		走行時間	[分]	0	0
		走行時間費用	[億円/年]	0.00	0.00
	交通量	[台/日]	0	0	
	走行時間	[分]	0	0	
	走行時間費用	[億円/年]	0.00	0.00	
③その他道路合計 (25,296.5km)	走行時間費用	[億円/年]	173,784.78	173,794.10	

			走行時間費用 整備なし(A)	走行時間費用 整備あり(B)	走行時間短縮便益 (A - B)
合計：25,465.3km	走行時間短縮便益	[億円/年]	174,100.93	173,995.76	105.17

- ※1： 当該道路内の平均値または代表的な値を記載する。
- ※2： 配分計算結果を用いる場合と当該道路の代表的な速度から算出する場合がある。
- ※3： 費用便益分析マニュアルに従い車種別、区間別に算出したものの合計値である。
- ※4： 当該事業により大きな変化が生じる道路について3～5路線程度以内で記載する。
- ※5： ②主な周辺道路における交通量の予測地点は、事業全体と残事業で同地点において設定する。

(2) 図面(①、②)に該当する道路を明示すること



交通状況の変化

様式-3①

事業名：田辺～すさみ（残事業）

（推計時点 H42年）

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 (38.0km)	交通量 ^{※1}	[台/日]	0	9,200	
	走行時間 ^{※2}	[分]	0	33	
	走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]	0.00	57.08	
②主な周辺道路 ^{※4}	国道42号 (48.0km)	交通量	[台/日]	11,400	5,000
		走行時間	[分]	89	72
		走行時間費用	[億円/年]	181.91	60.04
	国道311号 (50.0km)	交通量	[台/日]	4,500	3,000
		走行時間	[分]	75	71
		走行時間費用	[億円/年]	62.53	37.79
	国道168号 (32.8km)	交通量	[台/日]	7,500	5,500
		走行時間	[分]	47	42
		走行時間費用	[億円/年]	71.72	46.74
		交通量	[台/日]	0	0
		走行時間	[分]	0	0
		走行時間費用	[億円/年]	0.00	0.00
		交通量	[台/日]	0	0
		走行時間	[分]	0	0
		走行時間費用	[億円/年]	0.00	0.00
③その他道路合計 (25,296.5km)	走行時間費用	[億円/年]	173,784.78	173,794.10	

			走行時間費用 整備なし(A)	走行時間費用 整備あり(B)	走行時間短縮便益 (A - B)
合計：25,465.3km	走行時間短縮便益	[億円/年]	174,100.93	173,995.76	105.17

※1： 当該道路内の平均値または代表的な値を記載する。

※2： 配分計算結果を用いる場合と当該道路の代表的な速度から算出する場合がある。

※3： 費用便益分析マニュアルに従い車種別、区間別に算出したものの合計値である。

※4： 当該事業により大きな変化が生じる道路について3～5路線程度以内で記載する。

※5： ②主な周辺道路における交通量の予測地点は、事業全体と残事業で同地点において設定する。

(2) 図面(①、②)に該当する道路を明示すること



費用便益分析の条件

事業名: 田辺～すさみ

(2)

項目		チェック欄
算出マニュアル	費用便益分析マニュアル (平成20年11月 国土交通省 道路局 都市・地域整備局)	<input checked="" type="checkbox"/>
	その他	<input type="checkbox"/>
分析の基本的事項	分析対象期間	50年間
	社会的割引率	4%
	基準年次	平成26年
交通流の推計時点	1時点のみ推計	<input checked="" type="checkbox"/> (H42)
	複数時点での推計	<input type="checkbox"/>
推計の状況	整備の有無それぞれで交通流を推計	<input checked="" type="checkbox"/>
	整備の有無のいずれかのみ推計 いずれかのみ推計の場合 いずれかのみ推計とした理由を記載	<input type="checkbox"/> 有 <input type="checkbox"/> 無
推計に用いたOD表	道路交通センサスをベースとした自動車OD表 (三段階推定法)	<input checked="" type="checkbox"/> (H17センサスベース)
	パーソントリップ調査をベースとした自動車OD表 (四段階推定法)	<input type="checkbox"/>
	その他()	<input type="checkbox"/>
開発交通量の考慮	無	<input checked="" type="checkbox"/>
	有	<input type="checkbox"/>
	有の場合のみ 考慮した開発交通量(トリップ数) 考慮した理由を記載	()台トリップ/日
配分交通量の推計手法	Q-V式を用いた配分	<input type="checkbox"/>
	転換率式を用いた配分	<input type="checkbox"/>
	Q-V式と転換率式の併用による配分	<input type="checkbox"/>
	均衡配分(リンクパフォーマンス関数を用いた配分)	<input type="checkbox"/>
	簡易手法	<input type="checkbox"/>
	簡易手法の採択理由 小規模事業である	<input type="checkbox"/>
	山間部海岸部で併行道路が少ない	<input type="checkbox"/>
その他()		
	簡易手法の考え方(将来交通量の設定方法等)	
	その他(BPR関数と転換率式の併用による配分)	<input checked="" type="checkbox"/>
速度設定の考え方	各回の配分終了時の速度を交通量でウェイト付けして設定 採用理由を記載	<input type="checkbox"/>
	最終配分の速度	<input checked="" type="checkbox"/>
	採用理由を記載 分割回毎の極端な速度差が生じないBPR関数の適用に併せて、最終速度を採用。	
	その他()	<input type="checkbox"/>

交通流推計

(3)

項目		チェック欄		
便益の算定	休日交通の影響	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>	
		考慮する	<input type="checkbox"/>	
		考慮する場合のみ	面的に考慮	<input type="checkbox"/>
			対象路線のみ考慮	<input type="checkbox"/>
			採用した休日係数 休日係数を考慮した理由および採用した休日係数の考え方を記載	() %
	災害等による通行止めの影響	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>	
		考慮する	<input type="checkbox"/>	
		考慮する場合のみ	採用した通行止め日数 採用した通行止め日数の考え方を記載	() 日
			とり止め交通を考慮する とり止め交通を考慮しない場合はその理由、考慮した場合はその考え方を記載	<input type="checkbox"/>
	冬期交通の影響	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>	
考慮する		<input type="checkbox"/>		
考慮する場合のみ		採用した冬期日数 採用した冬期日数の考え方を記載	() 日	
		冬期の走行速度と交通容量の関係 設定の考え方を記載		
交通流推計の時点以外の便益の算定	ブロック別・車種別走行台キロの伸び率による設定	<input checked="" type="checkbox"/>		
	その他 ()	<input type="checkbox"/>		
車種別時間価値原単位	費用便益分析マニュアルの値を使用	<input checked="" type="checkbox"/>		
	独自に設定した値を使用	<input type="checkbox"/>		
車種別走行経費原単位	費用便益分析マニュアルの値を使用	<input checked="" type="checkbox"/>		
	独自に設定した値を使用	<input type="checkbox"/>		
交通事故減少便益算定	中央分離帯の有無を考慮	<input type="checkbox"/>		
	中央分離帯の有無を考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>		
走行時間短縮・走行経費減少・交通事故減少以外の便益	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>		
	考慮する (考慮の場合、算出根拠を添付すること)	<input type="checkbox"/>		
その他				

費用の現在価値算定表(事業全体)

維持管理費の単純単価の算出(消費税相当額含む)

箇所名:近畿自動車道紀勢線 田辺～すさみ

					単価(億円)	延長(km)	単純単価(億円)
					0.21	38	7.82
年次	年度	割戻率	GDP デフレータ	事業費(億円)		維持管理費(億円)	
				単純単価	現在価値	単純単価	現在価値
-13年目	H 15	1.5395	102.3	0.25	0.34		
-12年目	H 16	1.4802	101.0	3.39	4.54		
-11年目	H 17	1.4233	99.6	33.28	43.42		
-10年目	H 18	1.3686	98.7	16.98	21.50		
-9年目	H 19	1.3159	97.6	38.14	46.95		
-8年目	H 20	1.2653	96.8	72.68	86.73		
-7年目	H 21	1.2167	95.6	159.23	185.02		
-6年目	H 22	1.1699	93.7	94.76	108.02		
-5年目	H 23	1.1249	92.1	116.68	130.11		
-4年目	H 24	1.0816	91.3	305.97	330.94		
-3年目	H 25	1.0400	91.3	379.14	394.30		
-2年目	H 26	1.0000	91.3	307.45	307.45		
-1年目	H 27	0.9615	91.3	486.70	467.97		
供用開始年次	H 28	0.9246	91.3	42.22	39.04	7.24	6.69
1年目	H 29	0.8890	91.3			7.24	6.43
2年目	H 30	0.8548	91.3			7.24	6.19
3年目	H 31	0.8219	91.3			7.24	5.95
4年目	H 32	0.7903	91.3			7.24	5.72
5年目	H 33	0.7599	91.3			7.24	5.50
6年目	H 34	0.7307	91.3			7.24	5.29
7年目	H 35	0.7026	91.3			7.24	5.09
8年目	H 36	0.6756	91.3			7.24	4.89
9年目	H 37	0.6496	91.3			7.24	4.70
10年目	H 38	0.6246	91.3			7.24	4.52
11年目	H 39	0.6006	91.3			7.24	4.35
12年目	H 40	0.5775	91.3			7.24	4.18
13年目	H 41	0.5553	91.3			7.24	4.02
14年目	H 42	0.5339	91.3			7.24	3.86
15年目	H 43	0.5134	91.3			7.24	3.72
16年目	H 44	0.4936	91.3			7.24	3.57
17年目	H 45	0.4746	91.3			7.24	3.44
18年目	H 46	0.4564	91.3			7.24	3.30
19年目	H 47	0.4388	91.3			7.24	3.18
20年目	H 48	0.4220	91.3			7.24	3.05
21年目	H 49	0.4057	91.3			7.24	2.94
22年目	H 50	0.3901	91.3			7.24	2.82
23年目	H 51	0.3751	91.3			7.24	2.72
24年目	H 52	0.3607	91.3			7.24	2.61
25年目	H 53	0.3468	91.3			7.24	2.51
26年目	H 54	0.3335	91.3			7.24	2.41
27年目	H 55	0.3207	91.3			7.24	2.32
28年目	H 56	0.3083	91.3			7.24	2.23
29年目	H 57	0.2965	91.3			7.24	2.15
30年目	H 58	0.2851	91.3			7.24	2.06
31年目	H 59	0.2741	91.3			7.24	1.98
32年目	H 60	0.2636	91.3			7.24	1.91
33年目	H 61	0.2534	91.3			7.24	1.83
34年目	H 62	0.2437	91.3			7.24	1.76
35年目	H 63	0.2343	91.3			7.24	1.70
36年目	H 64	0.2253	91.3			7.24	1.63
37年目	H 65	0.2166	91.3			7.24	1.57
38年目	H 66	0.2083	91.3			7.24	1.51
39年目	H 67	0.2003	91.3			7.24	1.45
40年目	H 68	0.1926	91.3			7.24	1.39
41年目	H 69	0.1852	91.3			7.24	1.34
42年目	H 70	0.1780	91.3			7.24	1.29
43年目	H 71	0.1712	91.3			7.24	1.24
44年目	H 72	0.1646	91.3			7.24	1.19
45年目	H 73	0.1583	91.3			7.24	1.15
46年目	H 74	0.1522	91.3			7.24	1.10
47年目	H 75	0.1463	91.3			7.24	1.06
48年目	H 76	0.1407	91.3			7.24	1.02
49年目	H 77	0.1353	91.3	-156.15	-21.13	7.24	0.98
合計				1900.72	2145.20	361.90	149.51
単純事業費計				2056.87		361.90	

注1) 事業費の投資パターンは、費用便益分析の計算条件として設定した標準的な投資パターンであり、必ずしも全体の予算制約等を踏まえたものではない。
このため、毎年度の予算の状況や、用地・工事の進捗により、実際の事業展開とは異なることがある。
(投資パターンの変化による費用便益分析結果への影響等については、再評価及び事後評価として評価を実施。)

注2) 評価対象期間最終年において、用地残存価値(割引後の用地費)を控除している。

費用の現在価値算定表(残事業)

維持管理費の単純単価の算出(消費税相当額含む)

箇所名:近畿自動車道紀勢線 田辺～すさみ

				単価(億円)	延長(km)	単純単価(億円)	
				0.21	38	7.82	
年次	年度	割引率	GDP デフレーター	事業費(億円)		維持管理費(億円)	
				単純単価	現在単価	単純単価	現在単価
-1年目	H 27	0.9615	91.3	486.70	467.97		
供用開始年次	H 28	0.9246	91.3	42.22	39.04	7.24	6.69
1年目	H 29	0.8890	91.3			7.24	6.43
2年目	H 30	0.8548	91.3			7.24	6.19
3年目	H 31	0.8219	91.3			7.24	5.95
4年目	H 32	0.7903	91.3			7.24	5.72
5年目	H 33	0.7599	91.3			7.24	5.50
6年目	H 34	0.7307	91.3			7.24	5.29
7年目	H 35	0.7026	91.3			7.24	5.09
8年目	H 36	0.6756	91.3			7.24	4.89
9年目	H 37	0.6496	91.3			7.24	4.70
10年目	H 38	0.6246	91.3			7.24	4.52
11年目	H 39	0.6006	91.3			7.24	4.35
12年目	H 40	0.5775	91.3			7.24	4.18
13年目	H 41	0.5553	91.3			7.24	4.02
14年目	H 42	0.5339	91.3			7.24	3.86
15年目	H 43	0.5134	91.3			7.24	3.72
16年目	H 44	0.4936	91.3			7.24	3.57
17年目	H 45	0.4746	91.3			7.24	3.44
18年目	H 46	0.4564	91.3			7.24	3.30
19年目	H 47	0.4388	91.3			7.24	3.18
20年目	H 48	0.4220	91.3			7.24	3.05
21年目	H 49	0.4057	91.3			7.24	2.94
22年目	H 50	0.3901	91.3			7.24	2.82
23年目	H 51	0.3751	91.3			7.24	2.72
24年目	H 52	0.3607	91.3			7.24	2.61
25年目	H 53	0.3468	91.3			7.24	2.51
26年目	H 54	0.3335	91.3			7.24	2.41
27年目	H 55	0.3207	91.3			7.24	2.32
28年目	H 56	0.3083	91.3			7.24	2.23
29年目	H 57	0.2965	91.3			7.24	2.15
30年目	H 58	0.2851	91.3			7.24	2.06
31年目	H 59	0.2741	91.3			7.24	1.98
32年目	H 60	0.2636	91.3			7.24	1.91
33年目	H 61	0.2534	91.3			7.24	1.83
34年目	H 62	0.2437	91.3			7.24	1.76
35年目	H 63	0.2343	91.3			7.24	1.70
36年目	H 64	0.2253	91.3			7.24	1.63
37年目	H 65	0.2166	91.3			7.24	1.57
38年目	H 66	0.2083	91.3			7.24	1.51
39年目	H 67	0.2003	91.3			7.24	1.45
40年目	H 68	0.1926	91.3			7.24	1.39
41年目	H 69	0.1852	91.3			7.24	1.34
42年目	H 70	0.1780	91.3			7.24	1.29
43年目	H 71	0.1712	91.3			7.24	1.24
44年目	H 72	0.1646	91.3			7.24	1.19
45年目	H 73	0.1583	91.3			7.24	1.15
46年目	H 74	0.1522	91.3			7.24	1.10
47年目	H 75	0.1463	91.3			7.24	1.06
48年目	H 76	0.1407	91.3			7.24	1.02
49年目	H 77	0.1353	91.3	0.00	0.00	7.24	0.98
合計				528.93	507.01	361.90	149.51
単純事業費計				528.93		361.90	

注1) 事業費の投資パターンは、費用便益分析の計算条件として設定した標準的な投資パターンであり、必ずしも全体の予算制約等を踏まえたものではない。
このため、毎年度の予算の状況や、用地・工事の進捗により、実際の事業展開とは異なることがある。
(投資パターンの変化による費用便益分析結果への影響等については、再評価及び事後評価として評価を実施。)

注2) 評価対象期間最終年において、用地残存価値(割引後の用地費)を控除している。

便益の現在価値算定表（事業全体）

箇所名： 近畿自動車道紀勢線 田辺～すさみ

年次	年度 (基準年) H 26	総走行台キロの年次別伸び率 (近畿臨海ブロック)				割引率 (A)	GDP デフレーター	走行時間便益 (億円)					走行経費便益 (億円)					事故減少便益 (億円)		合計 (億円)	
		乗用車類	小型貨物	普通貨物	全車			乗用車類	小型貨物	普通貨物	①計	現在価値 ①×(A)	乗用車類	小型貨物	普通貨物	②計	現在価値 ②×(A)	③	現在価値 ③×(A)	便益合計 ①～③	現在価値 割引率4%
供用開始年次	H 28	0.99712	0.99153	1.00981	0.99802	0.9246	91.3	64.87	22.07	19.15	106.09	92.52	8.97	2.42	3.13	14.52	12.66	6.44	5.62	127.05	110.80
1年目	H 29	0.99711	0.99146	1.00971	0.99802	0.8890	91.3	64.68	21.88	19.34	105.90	88.80	8.94	2.40	3.16	14.51	12.16	6.43	5.39	126.84	106.35
2年目	H 30	0.99710	0.99138	1.00962	0.99801	0.8548	91.3	64.50	21.69	19.53	105.72	85.23	8.92	2.38	3.19	14.49	11.68	6.42	5.17	126.62	102.09
3年目	H 31	0.99709	0.99131	1.00953	0.99801	0.8219	91.3	64.31	21.51	19.71	105.53	81.81	8.89	2.36	3.22	14.47	11.22	6.40	4.96	126.41	97.99
4年目	H 32	0.99817	0.99297	1.01258	0.99953	0.7903	91.3	64.12	21.32	19.90	105.34	78.52	8.87	2.34	3.25	14.46	10.78	6.39	4.76	126.19	94.06
5年目	H 33	0.99816	0.99292	1.01242	0.99953	0.7599	91.3	64.01	21.17	20.15	105.33	75.49	8.85	2.32	3.29	14.47	10.37	6.39	4.58	126.18	90.44
6年目	H 34	0.99816	0.99287	1.01227	0.99953	0.7307	91.3	63.89	21.02	20.40	105.31	72.58	8.83	2.31	3.33	14.48	9.98	6.38	4.40	126.17	86.95
7年目	H 35	0.99816	0.99282	1.01212	0.99953	0.7026	91.3	63.77	20.87	20.65	105.29	69.78	8.82	2.29	3.37	14.48	9.60	6.38	4.23	126.16	83.60
8年目	H 36	0.99815	0.99277	1.01198	0.99953	0.6756	91.3	63.65	20.72	20.90	105.28	67.08	8.80	2.28	3.42	14.49	9.23	6.38	4.06	126.15	80.38
9年目	H 37	0.99815	0.99272	1.01184	0.99953	0.6496	91.3	63.53	20.57	21.15	105.26	64.49	8.78	2.26	3.46	14.50	8.88	6.38	3.91	126.13	77.28
10年目	H 38	0.99815	0.99266	1.01170	0.99953	0.6246	91.3	63.42	20.42	21.40	105.24	62.00	8.77	2.24	3.50	14.51	8.55	6.37	3.75	126.12	74.30
11年目	H 39	0.99814	0.99261	1.01156	0.99953	0.6006	91.3	63.30	20.27	21.65	105.23	59.61	8.75	2.23	3.54	14.52	8.22	6.37	3.61	126.11	71.44
12年目	H 40	0.99814	0.99255	1.01143	0.99953	0.5775	91.3	63.18	20.12	21.90	105.21	57.31	8.74	2.21	3.58	14.52	7.91	6.37	3.47	126.10	68.68
13年目	H 41	0.99814	0.99250	1.01130	0.99953	0.5553	91.3	63.06	19.97	22.15	105.19	55.09	8.72	2.19	3.62	14.53	7.61	6.36	3.33	126.09	66.04
14年目	H 42	0.99814	0.99245	1.01117	0.99953	0.5339	91.3	62.95	19.82	22.40	105.17	52.96	8.70	2.18	3.66	14.54	7.32	6.36	3.20	126.08	63.49
15年目	H 43	0.99814	0.99240	1.01104	0.99953	0.5134	91.3	62.84	19.67	22.65	105.15	50.83	8.68	2.17	3.70	14.55	7.03	6.35	3.07	126.07	60.96
16年目	H 44	0.99814	0.99235	1.01091	0.99953	0.4936	91.3	62.73	19.52	22.90	105.13	48.70	8.66	2.16	3.74	14.56	6.74	6.34	2.92	126.06	58.52
17年目	H 45	0.99814	0.99230	1.01078	0.99953	0.4746	91.3	62.62	19.37	23.15	105.11	46.57	8.64	2.15	3.78	14.57	6.45	6.33	2.79	126.05	56.16
18年目	H 46	0.99814	0.99225	1.01065	0.99953	0.4564	91.3	62.51	19.22	23.40	105.09	44.44	8.62	2.14	3.82	14.58	6.16	6.32	2.66	126.04	53.86
19年目	H 47	0.99814	0.99220	1.01052	0.99953	0.4388	91.3	62.40	19.07	23.65	105.07	42.31	8.60	2.13	3.86	14.59	5.87	6.31	2.54	126.03	51.60
20年目	H 48	0.99814	0.99215	1.01039	0.99953	0.4220	91.3	62.29	18.92	23.90	105.05	40.18	8.58	2.12	3.90	14.60	5.58	6.30	2.43	126.02	49.44
21年目	H 49	0.99814	0.99210	1.01026	0.99953	0.4057	91.3	62.18	18.77	24.15	105.03	38.05	8.56	2.11	3.94	14.61	5.29	6.29	2.32	126.01	47.36
22年目	H 50	0.99814	0.99205	1.01013	0.99953	0.3901	91.3	62.07	18.62	24.40	105.01	35.92	8.54	2.10	3.98	14.62	5.00	6.28	2.21	126.00	45.34
23年目	H 51	0.99814	0.99200	1.01000	0.99953	0.3751	91.3	61.96	18.47	24.65	104.99	33.79	8.52	2.09	4.02	14.63	4.71	6.27	2.11	125.99	43.36
24年目	H 52	0.99814	0.99195	1.00987	0.99953	0.3607	91.3	61.85	18.32	24.90	104.97	31.66	8.50	2.08	4.06	14.64	4.42	6.26	2.01	125.98	41.42
25年目	H 53	0.99814	0.99190	1.00974	0.99953	0.3468	91.3	61.74	18.17	25.15	104.95	29.53	8.48	2.07	4.10	14.65	4.13	6.25	1.92	125.97	39.52
26年目	H 54	0.99814	0.99185	1.00961	0.99953	0.3335	91.3	61.63	18.02	25.40	104.93	27.40	8.46	2.06	4.14	14.66	3.84	6.24	1.83	125.96	37.66
27年目	H 55	0.99814	0.99180	1.00948	0.99953	0.3207	91.3	61.52	17.87	25.65	104.91	25.27	8.44	2.05	4.18	14.67	3.55	6.23	1.75	125.95	35.84
28年目	H 56	0.99814	0.99175	1.00935	0.99953	0.3083	91.3	61.41	17.72	25.90	104.89	23.14	8.42	2.04	4.22	14.68	3.26	6.22	1.67	125.94	34.06
29年目	H 57	0.99814	0.99170	1.00922	0.99953	0.2965	91.3	61.30	17.57	26.15	104.87	21.01	8.40	2.03	4.26	14.69	2.97	6.21	1.59	125.93	32.32
30年目	H 58	0.99814	0.99165	1.00909	0.99953	0.2851	91.3	61.19	17.42	26.40	104.85	18.88	8.38	2.02	4.30	14.70	2.68	6.20	1.52	125.92	30.62
31年目	H 59	0.99814	0.99160	1.00896	0.99953	0.2741	91.3	61.08	17.27	26.65	104.83	16.75	8.36	2.01	4.34	14.71	2.39	6.19	1.45	125.91	29.02
32年目	H 60	0.99814	0.99155	1.00883	0.99953	0.2636	91.3	60.97	17.12	26.90	104.81	14.62	8.34	2.00	4.38	14.72	2.10	6.18	1.38	125.90	27.46
33年目	H 61	0.99814	0.99150	1.00870	0.99953	0.2534	91.3	60.86	16.97	27.15	104.79	12.49	8.32	1.99	4.42	14.73	1.81	6.17	1.32	125.89	25.94
34年目	H 62	0.99814	0.99145	1.00857	0.99953	0.2437	91.3	60.75	16.82	27.40	104.77	10.36	8.30	1.98	4.46	14.74	1.52	6.16	1.26	125.88	24.46
35年目	H 63	0.99814	0.99140	1.00844	0.99953	0.2343	91.3	60.64	16.67	27.65	104.75	8.23	8.28	1.97	4.50	14.75	1.23	6.15	1.20	125.87	23.02
36年目	H 64	0.99814	0.99135	1.00831	0.99953	0.2253	91.3	60.53	16.52	27.90	104.73	6.10	8.26	1.96	4.54	14.76	0.94	6.14	1.15	125.86	21.62
37年目	H 65	0.99814	0.99130	1.00818	0.99953	0.2166	91.3	60.42	16.37	28.15	104.71	3.97	8.24	1.95	4.58	14.77	0.65	6.13	1.09	125.85	20.26
38年目	H 66	0.99814	0.99125	1.00805	0.99953	0.2083	91.3	60.31	16.22	28.40	104.69	1.84	8.22	1.94	4.62	14.78	0.36	6.12	1.04	125.84	18.94
39年目	H 67	0.99814	0.99120	1.00792	0.99953	0.2003	91.3	60.20	16.07	28.65	104.67	-0.29	8.20	1.93	4.66	14.79	0.07	6.11	0.99	125.83	17.66
40年目	H 68	0.99814	0.99115	1.00779	0.99953	0.1926	91.3	60.09	15.92	28.90	104.65	-0.58	8.18	1.92	4.70	14.80	-0.32	6.10	0.95	125.82	16.42
41年目	H 69	0.99814	0.99110	1.00766	0.99953	0.1852	91.3	59.98	15.77	29.15	104.63	-0.87	8.16	1.91	4.74	14.81	-0.61	6.09	0.90	125.81	15.22
42年目	H 70	0.99814	0.99105	1.00753	0.99953	0.1780	91.3	59.87	15.62	29.40	104.61	-1.16	8.14	1.90	4.78	14.82	-0.94	6.08	0.86	125.80	14.06
43年目	H 71	0.99814	0.99100	1.00740	0.99953	0.1712	91.3	59.76	15.47	29.65	104.59	-1.45	8.12	1.89	4.82	14.83	-1.23	6.07	0.82	125.79	12.94
44年目	H 72	0.99814	0.99095	1.00727	0.99953	0.1646	91.3	59.65	15.32	29.90	104.57	-1.74	8.10	1.88	4.86	14.84	-1.52	6.06	0.78	125.78	11.86
45年目	H 73	0.99814	0.99090	1.00714	0.99953	0.1583	91.3	59.54	15.17	30.15	104.55	-2.03	8.08	1.87	4.90	14.85	-1.81	6.05	0.75	125.77	10.82
46年目	H 74	0.99814	0.99085	1.00701	0.99953	0.1522	91.3	59.43	15.02	30.40	104.53	-2.32	8.06	1.86	4.94	14.86	-2.10	6.04	0.71		

便益の現在価値算定表（残事業）

箇所名： 近畿自動車道紀勢線 田辺～すさみ

年次	年度 (基準年) H 26	総走行台キロの年次別伸び率 (近畿臨海ブロック)				割引率 (A)	GDP デフレーター	走行時間便益 (億円)					走行経費便益 (億円)					事故減少便益 (億円)		合計 (億円)	
		乗用車類	小型貨物	普通貨物	全車			乗用車類	小型貨物	普通貨物	①計	現在価値 ①×(A)	乗用車類	小型貨物	普通貨物	②計	現在価値 ②×(A)	③	現在価値 ③×(A)	便益合計 ①～③	現在価値 割引率4%
供用開始年次	H 28	0.99712	0.99153	1.00981	0.99802	0.9246	91.3	64.87	22.07	19.15	106.09	92.52	8.97	2.42	3.13	14.52	12.66	6.44	5.62	127.05	110.80
1年目	H 29	0.99711	0.99146	1.00971	0.99802	0.8890	91.3	64.68	21.88	19.34	105.90	88.80	8.94	2.40	3.16	14.51	12.16	6.43	5.39	126.84	106.35
2年目	H 30	0.99710	0.99138	1.00962	0.99801	0.8548	91.3	64.50	21.69	19.53	105.72	85.23	8.92	2.38	3.19	14.49	11.68	6.42	5.17	126.62	102.09
3年目	H 31	0.99709	0.99131	1.00953	0.99801	0.8219	91.3	64.31	21.51	19.71	105.53	81.81	8.89	2.36	3.22	14.47	11.22	6.40	4.96	126.41	97.99
4年目	H 32	0.99817	0.99297	1.01258	0.99953	0.7903	91.3	64.12	21.32	19.90	105.34	78.52	8.87	2.34	3.25	14.46	10.78	6.39	4.76	126.19	94.06
5年目	H 33	0.99816	0.99292	1.01242	0.99953	0.7599	91.3	64.01	21.17	20.15	105.33	75.49	8.85	2.32	3.29	14.47	10.37	6.39	4.58	126.18	90.44
6年目	H 34	0.99816	0.99287	1.01227	0.99953	0.7307	91.3	63.89	21.02	20.40	105.31	72.58	8.83	2.31	3.33	14.48	9.98	6.38	4.40	126.17	86.95
7年目	H 35	0.99816	0.99282	1.01212	0.99953	0.7026	91.3	63.77	20.87	20.65	105.29	69.78	8.82	2.29	3.37	14.48	9.60	6.38	4.23	126.16	83.60
8年目	H 36	0.99815	0.99277	1.01198	0.99953	0.6756	91.3	63.65	20.72	20.90	105.28	67.08	8.80	2.28	3.42	14.49	9.23	6.38	4.06	126.15	80.38
9年目	H 37	0.99815	0.99272	1.01184	0.99953	0.6496	91.3	63.53	20.57	21.15	105.26	64.49	8.78	2.26	3.46	14.50	8.88	6.38	3.91	126.13	77.28
10年目	H 38	0.99815	0.99266	1.01170	0.99953	0.6246	91.3	63.42	20.42	21.40	105.24	62.00	8.77	2.24	3.50	14.51	8.55	6.37	3.75	126.12	74.30
11年目	H 39	0.99814	0.99261	1.01156	0.99953	0.6006	91.3	63.30	20.27	21.65	105.23	59.61	8.75	2.23	3.54	14.52	8.22	6.37	3.61	126.11	71.44
12年目	H 40	0.99814	0.99255	1.01143	0.99953	0.5775	91.3	63.18	20.12	21.90	105.21	57.31	8.74	2.21	3.58	14.52	7.91	6.37	3.47	126.10	68.68
13年目	H 41	0.99814	0.99250	1.01130	0.99953	0.5553	91.3	63.06	19.97	22.15	105.19	55.09	8.72	2.19	3.62	14.53	7.61	6.36	3.33	126.09	66.04
14年目	H 42	0.99814	0.99245	1.01117	0.99953	0.5339	91.3	62.95	19.82	22.40	105.17	52.96	8.70	2.18	3.66	14.54	7.32	6.36	3.20	126.08	63.49
15年目	H 43	0.99814	0.99240	1.01104	0.99953	0.5134	91.3	62.84	19.67	22.65	105.15	50.83	8.68	2.16	3.70	14.55	7.03	6.36	3.06	126.07	60.96
16年目	H 44	0.99814	0.99235	1.01091	0.99953	0.4936	91.3	62.73	19.52	22.90	105.13	48.70	8.66	2.15	3.74	14.56	6.74	6.36	2.92	126.06	58.54
17年目	H 45	0.99814	0.99230	1.01078	0.99953	0.4746	91.3	62.62	19.37	23.15	105.11	46.57	8.64	2.13	3.78	14.57	6.45	6.36	2.79	126.05	56.23
18年目	H 46	0.99814	0.99225	1.01065	0.99953	0.4564	91.3	62.51	19.22	23.40	105.09	44.44	8.62	2.12	3.82	14.58	6.16	6.36	2.66	126.04	53.99
19年目	H 47	0.99814	0.99220	1.01052	0.99953	0.4388	91.3	62.40	19.07	23.65	105.07	42.31	8.60	2.10	3.86	14.59	5.87	6.36	2.54	126.03	51.81
20年目	H 48	0.99814	0.99215	1.01039	0.99953	0.4220	91.3	62.29	18.92	23.90	105.05	40.18	8.58	2.09	3.90	14.60	5.58	6.36	2.43	126.02	49.68
21年目	H 49	0.99814	0.99210	1.01026	0.99953	0.4057	91.3	62.18	18.77	24.15	105.03	38.05	8.56	2.07	3.94	14.61	5.29	6.36	2.32	126.01	47.60
22年目	H 50	0.99814	0.99205	1.01013	0.99953	0.3901	91.3	62.07	18.62	24.40	105.01	35.92	8.54	2.05	3.98	14.62	5.00	6.36	2.21	126.00	45.57
23年目	H 51	0.99814	0.99200	1.01000	0.99953	0.3751	91.3	61.96	18.47	24.65	104.99	33.79	8.52	2.04	4.02	14.63	4.71	6.36	2.11	125.99	43.58
24年目	H 52	0.99814	0.99195	1.00987	0.99953	0.3607	91.3	61.85	18.32	24.90	104.97	31.66	8.50	2.02	4.06	14.64	4.42	6.36	2.01	125.98	41.64
25年目	H 53	0.99814	0.99190	1.00974	0.99953	0.3468	91.3	61.74	18.17	25.15	104.95	29.53	8.48	2.01	4.10	14.65	4.13	6.36	1.92	125.97	39.74
26年目	H 54	0.99814	0.99185	1.00961	0.99953	0.3335	91.3	61.63	18.02	25.40	104.93	27.40	8.46	1.99	4.14	14.66	3.84	6.36	1.83	125.96	37.88
27年目	H 55	0.99814	0.99180	1.00948	0.99953	0.3207	91.3	61.52	17.87	25.65	104.91	25.27	8.44	1.98	4.18	14.67	3.55	6.36	1.75	125.95	36.06
28年目	H 56	0.99814	0.99175	1.00935	0.99953	0.3083	91.3	61.41	17.72	25.90	104.89	23.14	8.42	1.97	4.22	14.68	3.26	6.36	1.67	125.94	34.28
29年目	H 57	0.99814	0.99170	1.00922	0.99953	0.2965	91.3	61.30	17.57	26.15	104.87	21.01	8.40	1.95	4.26	14.69	2.97	6.36	1.59	125.93	32.54
30年目	H 58	0.99814	0.99165	1.00909	0.99953	0.2851	91.3	61.19	17.42	26.40	104.85	18.88	8.38	1.94	4.30	14.70	2.68	6.36	1.52	125.92	30.84
31年目	H 59	0.99814	0.99160	1.00896	0.99953	0.2741	91.3	61.08	17.27	26.65	104.83	16.75	8.36	1.92	4.34	14.71	2.39	6.36	1.45	125.91	29.18
32年目	H 60	0.99814	0.99155	1.00883	0.99953	0.2636	91.3	60.97	17.12	26.90	104.81	14.62	8.34	1.91	4.38	14.72	2.10	6.36	1.38	125.90	27.56
33年目	H 61	0.99814	0.99150	1.00870	0.99953	0.2534	91.3	60.86	16.97	27.15	104.79	12.50	8.32	1.89	4.42	14.73	1.81	6.36	1.32	125.89	26.00
34年目	H 62	0.99814	0.99145	1.00857	0.99953	0.2437	91.3	60.75	16.82	27.40	104.77	10.39	8.30	1.88	4.46	14.74	1.52	6.36	1.26	125.88	24.50
35年目	H 63	0.99814	0.99140	1.00844	0.99953	0.2343	91.3	60.64	16.67	27.65	104.75	8.28	8.28	1.86	4.50	14.75	1.23	6.36	1.20	125.87	23.06
36年目	H 64	0.99814	0.99135	1.00831	0.99953	0.2253	91.3	60.53	16.52	27.90	104.73	6.17	8.26	1.85	4.54	14.76	0.94	6.36	1.15	125.86	21.68
37年目	H 65	0.99814	0.99130	1.00818	0.99953	0.2166	91.3	60.42	16.37	28.15	104.71	4.06	8.24	1.83	4.58	14.77	0.65	6.36	1.09	125.85	20.36
38年目	H 66	0.99814	0.99125	1.00805	0.99953	0.2083	91.3	60.31	16.22	28.40	104.69	1.95	8.22	1.82	4.62	14.78	0.36	6.36	1.04	125.84	19.09
39年目	H 67	0.99814	0.99120	1.00792	0.99953	0.2003	91.3	60.20	16.07	28.65	104.67	-0.16	8.20	1.80	4.66	14.79	0.07	6.36	0.99	125.83	17.87
40年目	H 68	0.99814	0.99115	1.00779	0.99953	0.1926	91.3	60.09	15.92	28.90	104.65	-0.47	8.18	1.78	4.70	14.80	-0.22	6.36	0.95	125.82	16.69
41年目	H 69	0.99814	0.99110	1.00766	0.99953	0.1852	91.3	60.00	15.77	29.15	104.63	-0.77	8.16	1.77	4.74	14.81	-0.47	6.36	0.90	125.81	15.56
42年目	H 70	0.99814	0.99105	1.00753	0.99953	0.1780	91.3	59.89	15.62	29.40	104.61	-1.07	8.14	1.75	4.78	14.82	-0.67	6.36	0.86	125.80	14.46
43年目	H 71	0.99814	0.99100	1.00740	0.99953	0.1712	91.3	59.78	15.47	29.65	104.59	-1.37	8.12	1.74	4.82	14.83	-0.87	6.36	0.82	125.79	13.39
44年目	H 72	0.99814	0.99095	1.00727	0.99953	0.1646	91.3	59.67	15.32	29.90	104.57	-1.67	8.10	1.72	4.86	14.84	-1.07	6.36	0.78	125.78	12.36
45年目	H 73	0.99814	0.99090	1.00714	0.99953	0.1583	91.3	59.56	15.17	30.15	104.55	-1.97	8.08	1.71	4.90	14.85	-1.27	6.36	0.75	125.77	11.36
46年目	H 74	0.99814	0.99085	1.00701	0.99953	0.1522	91.3	59.45	15.02	30.40	104.53	-2.27	8.06	1.69	4.94	14.86	-1.47	6.36	0.71	125.76	10.39
47年目	H 75	0.99814	0.99080	1.00688	0.99953	0.1463	91.3	59.34	14.87	30.65	104.51	-2.57	8.04	1.68	4.98	14.87	-1.67	6.36	0.68	125.75	9.46
48年目	H 76	0.99814	0.99075	1.00675	0.99953	0.1407	91.3	59.23	14.72	30.90	104.49	-2.87	8.02	1.66	5.02	14.88	-1.87	6.36	0.65	125.74	8.56
49年目	H 77	0.99814	0.99070	1.00662	0.99953	0.1353	91.3	59.12	14.57	31.15	104.47	-3.17	8.00	1.65	5.06	14.89	-2.07	6.36	0.61	125.73	7.69
合計								2,788.14	920.78	1,124.92	4,833.84	1,961.57	385.51	101.11	183.80	670.42	271.06	290.68	118.39	5,794.94	2,351.02

(事業全体)

路線名	箇所名	車線数	延長
近畿自動車道紀勢線	田辺～すさみ	2	38.0km

■事業費内訳

区分	費目	工種	単位	数量	金額 (百万円)	備考
①	工事費				172,004	
	改良費				67,895	
		土工	m ³	15,408,460	40,062	切土(5,391千m ³)、盛土(4,724千m ³)、捨土(3,062千m ³)等
		軟弱地盤工	m ³	1,035,000	9,936	
		法面工	m ²	1,412,860	14,835	切土法面、盛土法面
		擁壁工	式	1	950	補強土壁、重力式擁壁、ブロック積擁壁等
		函渠工	m	3,300	2,112	
	橋梁費				24,843	
		100m以上	m	5,491	22,607	22橋
		100m未満	m	614	2,236	12橋
	トンネル費				62,977	
		NATM	m	19,851	62,977	22本
		シールド	m			
	IC・JCT費				7,000	
		IC	箇所	5	7,000	立体Y型(1箇所)、平面Y型(1箇所)、ダイヤモンド型(3箇所)
		JCT	箇所			
	舗装費				8,719	
		車道舗装	m ²	435,952	8,719	
		歩道舗装	m ²			
	付帯施設費				570	
		交通管理施設工	式	1	570	標識工、防護柵工、道路照明等
		遮音壁	m			
②	用地及補償費				23,315	
	用地費		m ²	1,395,500	15,615	
		宅地	m ²	107,350	5,499	
		田畑	m ²	663,280	8,833	
		山林・原野	m ²	624,870	1,283	
	補償費		式	1	7,700	
③	間接経費		式		22,381	地質調査、測量、設計にかかる費用等
	全体事業費				217,700	

【単価等について】

○工事費算出にあたっては、土木工事標準歩掛及び近接事業箇所の実績単価を使用

○用地補償費算出にあたっては、近接事業箇所の直近実績単価を使用

(残事業)

路線名	箇所名	車線数	延長
近畿自動車道紀勢線	田辺～すさみ	2	38.0km

■事業費内訳

区分	費目	工種	単位	数量	金額 (百万円)	備考
①	工事費				55,397	
	改良費				26,174	
		土工	m ³	6,460,000	17,945	切土(3,230千m ³)、盛土(1,250千m ³)、捨土(1,980千m ³)等
		軟弱地盤工	m ³			
		法面工	m ²	752,200	7,929	切土法面、盛土法面
		擁壁工	式	1	300	補強土壁、重力式擁壁、ブロック積擁壁等
		函渠工	m			
	橋梁費				7,186	
		100m以上	m	2,898	5,976	残り11橋
		100m未満	m	184	1,210	残り5橋
	トンネル費				13,925	
		NATM	m	7,381	13,925	残り11トンネル
		シールド	m			
	IC・JCT費				3,403	
		IC	箇所	5	3,403	立体Y型(1箇所)、平面Y型(1箇所)、ダイヤモンド型(3箇所)
		JCT	箇所			
	舗装費				4,278	
		車道舗装	m ²	283,182	4,278	
		歩道舗装	m ²			
	付帯施設費				433	
		交通管理施設工	式	1	433	標識工、防護柵工、道路照明等
		遮音壁	m			
②	用地及補償費					
	用地費		m ²			
		宅地	m ²			
		田畑	m ²			
		山林・原野	m ²			
	補償費		式			
③	間接経費		式		1,727	地質調査、測量、設計にかかる費用等
	全体事業費				57,124	

【単価等について】

○工事費算出にあたっては、土木工事標準歩掛及び近接事業箇所の実績単価を使用

○用地補償費算出にあたっては、近接事業箇所の直近実績単価を使用

(事業全体、残事業)

路線名	箇所名	車線数	延長
近畿自動車道紀勢線	田辺～すさみ	2	38.0km

■維持管理費内訳

区分	単位	数量	金額 (百万円)	備考
維持費	km	38.0	6,100	巡回、清掃、除草等
修繕費	式	1	31,900	橋梁6.1km、トンネル19.9km
その他	式	1	0	
維持管理費合計			38,000	

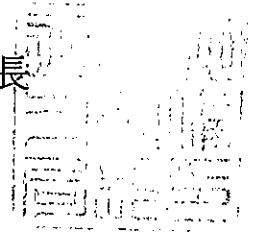


国近整企画64号

平成26年10月21日

和歌山県知事 殿

近畿地方整備局長



近畿地方整備局事業評価監視委員会に諮る
対応方針(原案)の作成に係る意見照会について

貴職におかれましては、日頃から国土交通行政に対するご理解、ご協力を賜り、厚く御礼申し上げます。

さて、当地方整備局管内における直轄事業については、国土交通省所管公共事業の再評価実施要領(以下「実施要領」という。)に基づき、事業採択後一定期間が経過している事業等について、その効率性、実施過程の透明性を図るべく、近畿地方整備局事業評価監視委員会(以下「委員会」という。)において、再評価に係る対応方針(原案)について審議しております。

このたび、平成26年11月10日(月)に委員会を開催することとなりましたので、実施要領に基づき、委員会に諮る対応方針(原案)の作成にあたり、平成26年11月4日(火)までに、別紙について貴職のご意見を承りたく依頼いたします。

※ご意見の送付・問い合わせ先

近畿地方整備局 企画部 企画課 事業評価係

電話 06-6942-1141

FAX 06-6942-7463

(再評価)

【道路事業】

事業名	「対応方針(原案)」案※	備考
一般国道26号和歌山岬道路	事業継続	
一般国道42号冷水拡幅	事業継続	
一般国道42号有田海南道路	事業継続	
一般国道42号田辺西バイパス	事業継続	
近畿自動車道紀勢線(田辺～すさみ)	事業継続	
一般国道480号鍋谷峠道路	事業継続	

※貴県の意見を踏まえ、近畿地方整備局事業監視委員会へ諮る対応方針(原案)を作成するためのものです。

【河川事業】

事業名	「対応方針(原案)」案※	備考
紀の川総合水系環境整備事業	事業継続	

※貴府の意見を踏まえ、近畿地方整備局事業監視委員会へ諮る対応方針(原案)を作成するためのものです。

近畿地方整備局長 様

和歌山県知事 仁 坂 吉 伸



近畿地方整備局事業評価監視委員会に諮る対応方針（原案）の
作成に係る意見照会について（回答）

平成26年9月13日付け国近整企画第54号で意見照会のあった標記につ
いて、下記のとおり回答します。

記

1 対応方針（原案）に対する県知事意見について

(1) 一般国道26号和歌山岬道路

国道26号和歌山岬道路は、和歌山県と大阪府との連携を強化し、広域的なネットワークを形成する、重要な府県間道路であります。

また、国道26号の交通混雑の緩和、交通安全の確保、異常気象時通行規制の解消、救急医療活動の支援等の整備効果を高めるためにも、早期の全線供用が必要であり、対応方針（原案）のとおり、事業継続が妥当と考えます。

なお、事業実施にあたっては、より一層のコスト縮減等を図り、平成27年国体開催までに供用させるようお願いいたします。

(2) 一般国道480号鍋谷峠道路

国道480号鍋谷峠道路は、和歌山県と大阪府との連携を強化するなど、関西都市圏を拡大し、広域的なネットワークを形成する重要な府県間道路であります。

このため、地域間交通の利便性向上や地域経済の発展はもとより、災害時の交通機能確保や救急医療体制の強化や、住民の安全・安心な生活を確保するためにも、早期の全線供用が必要であり、対応方針（原案）のとおり、事業継続が妥当と考えます。

なお、事業実施にあたっては、より一層のコスト縮減等を図り、平成27年国体開催までに供用させるようお願いいたします。

(3) 一般国道 42 号有田海南道路

国道 42 号有田海南道路は、国道 42 号の渋滞解消や交通事故の減少を図るとともに、有田市及び海南市の生活圏の連携強化により地域の活性化に資する道路であります。

また、国道 42 号の現道は南海トラフの巨大地震などによる津波で浸水することが想定されており、大規模地震への備えとして整備が必要であり、対応方針(原案)のとおり、事業継続が妥当と考えます。

なお、事業着手から 6 年が経過しており、早期に用地買収を進め、工事に着手できるようお願いします。

(4) 一般国道 42 号冷水拡幅

国道 42 号冷水拡幅は、国道 42 号有田海南道路と合わせ、国道 42 号の渋滞解消や交通事故の減少を図るとともに、有田市及び海南市の生活圏の連携強化により地域の活性化に資する道路であることから整備が必要であり、対応方針(原案)のとおり、事業継続が妥当と考えます。

なお、事業着手から 7 年が経過しており、早期に用地買収を進め、工事に着手できるようお願いします。

(5) 近畿自動車道紀勢線(田辺～すさみ)

異常気象による災害や南海トラフの巨大地震などの大規模地震に備え、紀伊半島の海岸線を通る唯一の幹線道路である国道 42 号の代替え道路となる近畿自動車道紀勢線のミッシングリンク解消が急務であります。

当事業は平成 26 年 4 月に国土交通省から平成 27 年国体開催までの供用が示されており、全線で工事が推進され、一部では完了しているため、対応方針(原案)のとおり事業継続が妥当と考えます。

なお、事業実施にあたっては、より一層のコスト縮減等を図り、平成 27 年国体開催までに供用させるようお願いします。

(6) 一般国道 42 号田辺西バイパス

国道 42 号田辺西バイパスは、近畿自動車道紀勢線南紀田辺 IC へのアクセス道路としての機能を担うとともに、国道 42 号の渋滞緩和を目的とする道路であります。

また、国道 42 号の現道は南海トラフの巨大地震などによる津波で浸水することが想定されており、大規模地震への備えとしても重要な道路であることから、早期の全線供用が必要であり、対応方針(原案)のとおり、事業継続が妥当と考えます。

(7) 紀の川総合水系環境整備事業

紀の川総合水系環境整備事業は、国(浄化事業)、県(底泥浚渫)、市(下水道整備)が一体となり進めている内川(和歌山市)の水質改善事業の一環であり、県都和歌山市のまちづくりにおける重要な事業である。現在でも、大門川では BOD が環境基準値を上回っている状況であり、早急な水質改善のためにも対応方針(原案)のとおり事業継続し、早期完成を図られたい。